

› *Алексей Даняев. Фото автора*

# «Теплый» алюминий



**ТЕСТ**  
КАТЕРА И ЯХТЫ

# «КС-701»

*Темпы, с которыми Костромской судомеханический завод расширил в ушедшем году модельный ряд скоростных катеров, не могут не вызывать уважения. Едва сошел весенний лед, воду увидели версии открытых «КС» со стационарными двигателями, к осенней выставке заводчане подготовили водометный вариант «шестиметровика», и вот под самый конец года, когда всякая навигация на Волге уже по-хорошему должна была бы завершиться, нас пригласили на презентацию принципиально новой каютно-рубочной модели.*



Одного взгляда на новинку было достаточно, чтобы понять – это судно для холодных акваторий. Если нашему дому пристало выглядеть, как крепости, то мощному многоцелевому катеру для отечественных условий – именно как «КС-701». Высокий сварной корпус, вместительная рубка с обратным наклоном лобового стекла, мачта-арка на крыше рубки, многочисленные релинги придают судну вид мужественный, при этом оно довольно пропорционально, аккуратно в исполнении и лишено брутальности какого-нибудь разъездного рейдового трудяги. Войти в кокпит можно просто через борт, что, впрочем, не очень удобно из-

за его увеличенной высоты в кокпите, а лучше через накрытую «рифленкой» транцевую платформу, благо крышка моторного отсека успешно исполняет роль ступеньки со стороны кормы. В кокпите есть за что держаться при качке, пассажир любого веса может смело хвататься за любой релинг – выдержит. Сдвижная дверь в рубку, выполненная из прозрачного акрилового стекла, выглядит очень неплохо и без перекосов скользит в направляющих, но «дышит» под нажатием и, по крайней мере, на этом головном образце лишена замка. Слишком узкими – всего 10–15 см – выглядят бортовые проходы в нос – это плата за максимальное пространство внутри рубки; чтобы воспользоваться ими в условиях открытой воды потребуются определенная сноровка. Проход же через носовой люк, который предназначен для этого случая, решение неидеальное – его не следует загромождать имуществом и вдобавок при нем придется постоянно держать наготове мобильный трапик полутораметровой длины.

Представители завода рассказали, что головной катер был подготовлен к производству в рекордно сжатые сроки – в пределах двух месяцев. Поэ-



*В проходе каюты –  
натуральный тик*

### Основные данные катера «КС-701»

Длина наибольшая, м	7.3
Длина габаритная, м	7.9
Ширина наибольшая, м	2.45
Высота борта на миделе, м	1.19
Водоизмещение порожнем, кг	1500
Грузоподъемность, кг	1000
Пассажировместимость, чел.	6
Мощность двигателя, л.с.	150-250
Запас топлива, л	350
Запас воды, л	80

*Камбузный уголок выглядит  
почти роскошным*



*На пульте управления достаточно места  
и для карт, и для навигационных приборов*



тому в салоне мы ожидали увидеть типичный для «скоростроя» интерьер в духе общественного транспорта, но нас ждало приятное удивление. Все внутренние помещения были «теплыми» и ухоженными, отделанными голубовато-серой велюровой синтетикой, которую удачно дополняли панели и накладки из тикового дерева. Настоящий реечный тик положен и внизу, на палубе. Ни намек на холодный металл корпуса. Конструкторам удалось получить предельно просторный для судна такого размера салон, хорошо освещенный через крупные окна. Налево от входа в рубку – кабина гальюна с прокачным унитазом, справа – полноценная камбузная тумба с плитой, нержавеющей мойкой и батареей выдвижных ящиков. Далее – типичный салонный диванчик со столом и правобортный водительский пост, а в самом носу – такая же типичная спальная каютка на двоих, освещаемая сверху через упомянутый люк. Салонные диваны легко трансформировать на ночь в спальное место. Стыки зашивок аккуратно подогнаны, подушки сшиты без морщин и перекосов, кстати, на собственном швейном участке. В общий «теплый» стиль не вписывается простое плас-

тиковое кресло водителя, стоило бы его заменить на мягкое, под цвет салона. Что пока несколько подкачало в отделке рубки, так это установка окон. Их площадь достаточно велика, чтобы обеспечить почти круговой обзор рулевому, и при монтаже применен качественный герметик нейтрального черного цвета, но не закрытые профильными наличниками кромки металла рубки выглядят незавершенными. Не лишним оказался бы и небольшой шкаф

для одежды, выделенный хотя бы за счет объема туалетной кабины.

На представленной модели был установлен 4.3-литровый бензиновый «MerCruiser», работающий на поворотную колонку «Alpha». Моторный отсек выглядит предельно ужатым по длине, видимо, чтобы создать просторный кокпит – в нем могут одновременно стоять, не испытывая неудобств, пять-шесть человек – весь паспортный экипаж катера.



На установившейся циркуляции крен довольно велик



## Результаты скоростных испытаний катера «КС-701»

(нагрузка – 5 чел., двигатель «MerCruiser-4.3MPI», винт шагом 19 дюймов, ветер слабый, высота волны 0.15–0.20 м, температура воздуха 5°C)

Об/мин	Скорость, км/ч (уз)	Шум в салоне, дБ
900	7.7 (4.2)	64
1100	8.2 (4.4)	65
1500	11.9 (6.4)	66
2000	13.0 (7.0)	67
2500	20.5 (11.1)	72
3000	33.4 (18.0)	75
3500	47.3 (25.5)	78
4000	56.0 (30.2)	83
4300	61.0 (32.9)	85

Тик отделки гармонирует по цвету с материалом зашивки



- Востребованный типоразмер, многофункциональная компоновка, адаптированная к условиям умеренных и прохладных широт.
- Добротное и прочное исполнение конструкций.
- Продуманный внешний и интерьерный дизайн, практичный набор стандартного оборудования.
- Надежное и предсказуемое поведение на ходу.



- Узкие побортные проходы без нескользящего покрытия.
- Отсутствие устройств коррекции ходового крена.
- Дефицит специализированных объемов для хранения багажа, снаряжения и запасов, как в салоне, так и в кокпите.



Моторный отсек уплотнен до предела

Сейчас на борту пятеро, так что выход проводим в состоянии почти полного водоизмещения. Заводим мотор и отваливаем от стенки. Шум на малых оборотах – 64–66 дБ. На пластиковых катерах бывает и пониже... Специальных мер по снижению шума на этом образце не принято, и корпус отзывается на работу двигателя низким гулом. Разгоняемся почти без «горба», при 3000 об/мин выходим на глиссирование. Волна на Волге сегодня малозаметна, но за бортом пасмурно, холод, и находиться в кокпите во время движения невозможно. Зато в оборудованной отопителем «Webasto» рубке тепло и сухо.

Закладываем крутые виражи. Двигатель и винт работают устойчиво, без срывов, но катер кренится почти до привальника. К подобному крену склонны все малые каютные суда, что нам доводилось испытывать. У «КС-701», пожалуй, этот крен избыточен. Неудивительно – рубка сварена из «четверки», на идеально ровной крыше можно плясать, но килеватость корпуса при этом близка к 20°, в результате ощущается некоторая валкость судна. Вряд ли это приведет к возникновению поперечной раскачки на ходу, тем более к неприятным последствиям, но

комфорта экипажу точно не добавит, поэтому катер стоит обязательно оборудовать управляемыми транцевыми плитами и, кроме того, предпринять что-либо для понижения его центра тяжести. Неплохо бы снабдить салон тиковыми релингами, поскольку при маневрировании держаться в нем можно было только за стол. На полном ходу скорость достигает 61 км/ч (33 уз), но двигатель не прошел еще обкаточного цикла, и полной мощности не выдает – обороты не превышают значения 4300. Семиметровый корпус нам уже хорошо знаком, и в высоких мореходных его свойствах сомнений нет, тем более что борт был поднят до более чем метровой высоты. Рубочная центровка несколько «давит» нос на ходу, достаточно было экипажу перебраться в корму, чтобы скорость сразу выросла до 63 км/ч. Тем не менее можно быть уверенными, что скорость при этом практически не будет зависеть от степени загрузки судна.

## Резюме

Катер перспективного типа и размеров, добротно исполненный и оборудованный, что уже приближает его к европейскому уровню качества. Компоновка ориентирована на максимально комфортное пребывание во внутренних

помещениях. Из числа близких по конструкции конкурентов, присутствующих на нашем рынке, можно назвать, пожалуй, только американский «North River SeaHawk OS 24», более ориентированный на рыболовов-любителей, и потому заведомо проигрывающий в качестве отделки и уровне комфорта на борту. При условии исправления выявленных испытаниями головных образцов конструктивных недоработок новый «КС-701» может найти активный спрос как корпоративных, так и частных потребителей, заинтересованных в приобретении надежного всепогодного судна с хорошим уровнем обитаемости.

ЗАО «Торговый дом «Партнер»,  
ООО «Катер»

Россия, 156002, г. Кострома,  
ул. Комсомольская, 4.

Т. (4942) 31-31-11, факс 31-53-80  
e-mail: [tdpartner@kmtm.ru](mailto:tdpartner@kmtm.ru)

ОАО «Костромской судомеханический завод»  
Россия, 156004, г. Кострома, ул. Береговая, 45.

Т/ф: (4942) 31-68-81;

т. (4942) 57-73-06, 31-84-04

e-mail: [ksmz@kmtm.ru](mailto:ksmz@kmtm.ru); [www.boat-ksmz.ru](http://www.boat-ksmz.ru)